TC
TURISMO CARRETERA
Magazine
Año 2 Nº 13
Abril de 2004
Gentileza ACTC

EMANUEL MORIATIS
EL ELEGIDO

LOS PILOTOS HISTORICOS
LA DURA LUCHA POR MANTENERSE VIGENTES

EXCLUSIVO: ESCRIBEN ALBERTO CANAPINO Y OMAR WILKE

elf

Varios años de trayectoria,
nos dieron la pauta para
saber a quien elegir.
Elf el lubricante de origen F-1
también en el TC.
Experiencia
Tenacidad
Calidad
Tecnología

J.M.Traverso
Piloto oficial ELF

SUMARIO

Turismo Carretera Magazine

4/ **EN FOCO** – OTRA MAESTRO'S
Una de las mejores maniobras de La Plata. Juan María Traverso y Ernesto Bessone. Desde todos los ángulos, por si alguien se lo perdió...

6/ **PANORAMA** – ELEGIDO
Tal vez era el menos candidato, pero tenía lo suyo, buscó y encontró su segundo triunfo en el TC: Emanuel Moriatis.

10/ LA DURA LUCHA POR MANTENERSE VIGENTE
Los pilotos históricos del Turismo Carretera, el TC de la ruta y el actual, sus expectativas, sus ganas y su presente.

14/ **SHOW** – VALOR AGREGADO
Una nueva apuesta para enriquecer el espectáculo del TC. El recital de Los Auténticos Decadentes.

16/ **COLECCIÓN TC MAGAZINE**
Omar Martínez – Ford.

18/ **TC VIP**
Un paseo por el patio de boxes del "Roberto Mouras" de La Plata.

20/ **TOP RACE**
UNO QUE VUELVE, OTRO QUE LLEGA...
Daniel Belli y Julio Francischetti, uno que volvió a la victoria y otro que ya quiere ser ganador.

22/ **TECNICA** – CONCEPTOS DE DISEÑO
Exclusivo, escribe Alberto Canapino

26/ **TC PISTA /DTR** AMPLIANDO HORIZONTES
Una coherente idea puesta en marcha por la ACTC que, luego de un inicio adverso, comienza a mostrar su potencial y sus beneficios futuros.

28/ **LA CARRERA**
Toda la info de un nuevo y apasionante encuentro de Turismo Carretera y TC Pista.

STAFF
EDITOR: Fundación del Automovilismo Deportivo de la República Argentina
DIRECTOR: Alberto Falcón
REDACCION: Daniel Lannes – Ariel Bandi - AF
FOTOGRAFIA: Laura Cano (Prensa Top Race)
Angel H. Ciale (www.angelh.com.ar)
Marcelo Ranea (www.aif.com.ar)
Jorge Marchesin (www.tc-digital.com.ar)
ARTE: Daniel Bericua
DIAGRAMACIÓN: Diagrama Publicitario

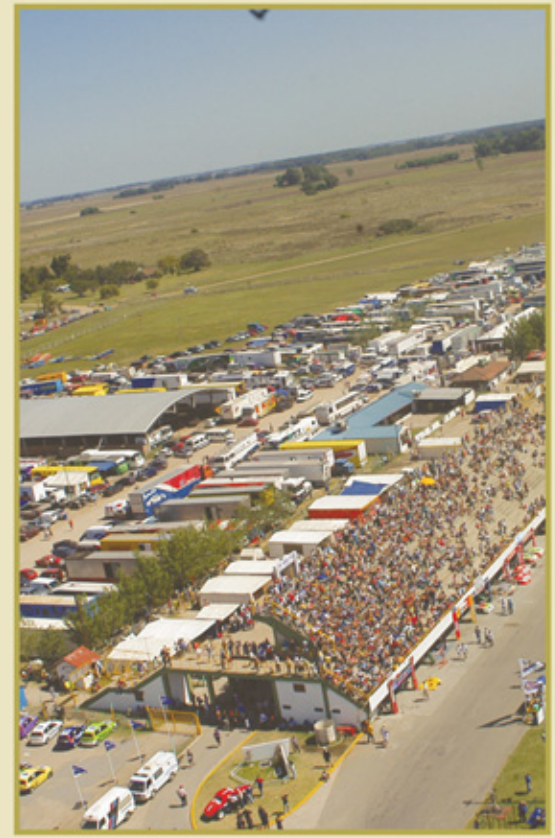
TIRADA DE ESTA EDICION: 15.000 ejemplares

OBSEQUIO de ACTC

EDITORIAL: Bogotá 162 (1405) Buenos Aires
IMPRESION: Impresos Macri

Auditado por IVC
El valor de la verdad.

EDITORIAL



REENCUENTRO

El clima, el público, el **Turismo Carretera** y el **"Roberto Mouras"** de **La Plata**. Un reencuentro merecido y esperado por todos. El público porque anhelaba mejores y mayores comodidades para disfrutar del TC, los responsables del autódromo porque merecían y necesitaban un justo premio a tanto esfuerzo y trabajo, el TC porque apostó fuerte a este emprendimiento absolutamente privado. Al amparo del sol, todos los protagonistas del fenomenal **Turismo Carretera**, redondearon un fin de semana sencillamente espectacular, que tuvo todos los matices; el calor del TC, la pasión de su gente y un espectáculo que sigue creciendo y afianzándose. En todo ello, el permanente homenaje a un grande: **Roberto José Mouras.**

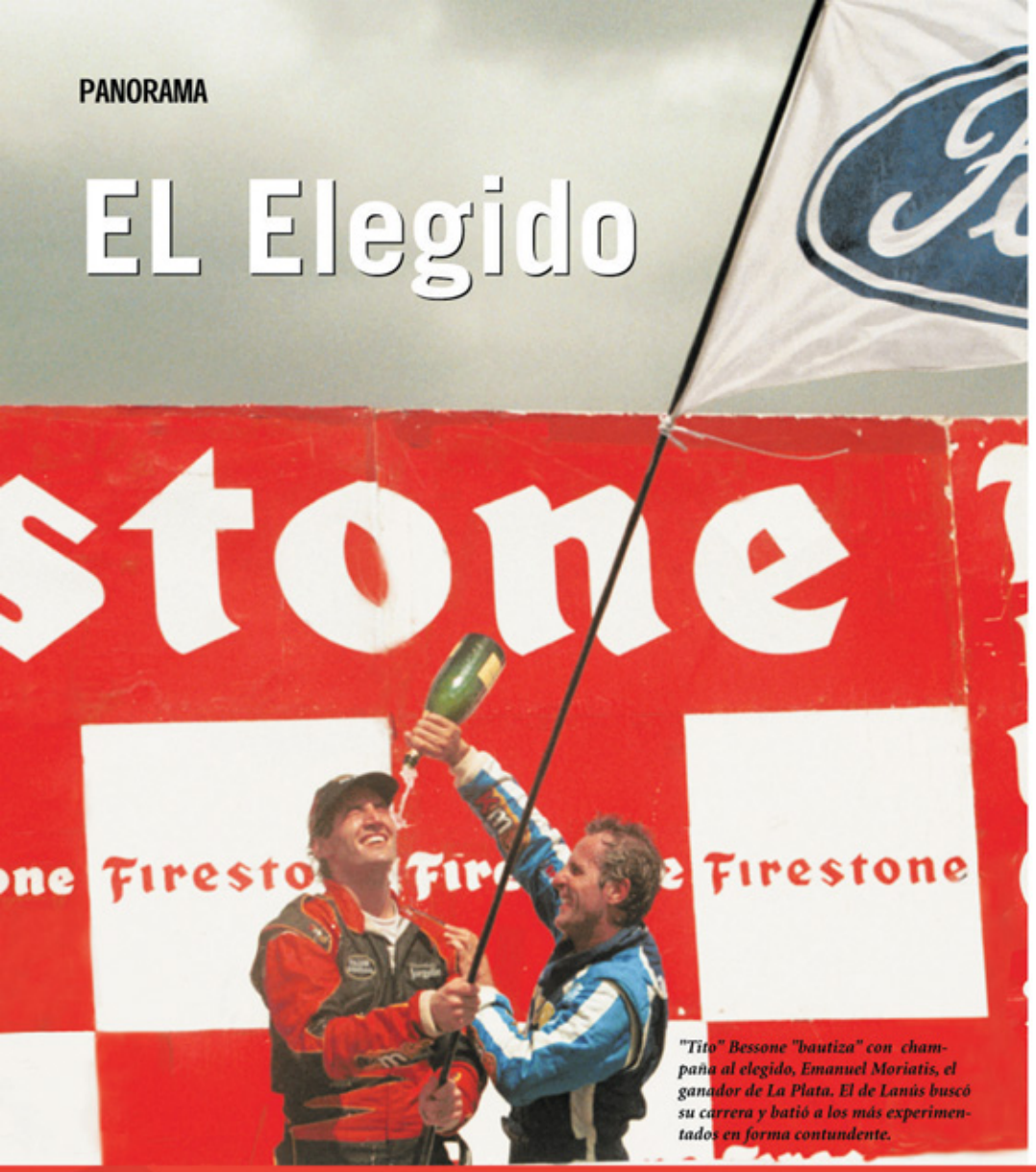
FOCO EN

OTRA MAESTRO'S

DUELO DE GALÁCTICOS DIRÍA EL BAMBINO: **JUAN MARÍA TRAVERSO Y ERNESTO BESSONE**, EN UNA MANIOBRA AJUSTADA SI LAS HAY. CURVÓN DEL **MOURAS**, UNO POR ADENTRO, EL OTRO POR AFUERA, AL BORDE DE LA ADHERENCIA, AL FILO DEL ASFALTO, PARA GOZAR... Y DESDE TODOS LOS ÁNGULOS.

FOTOS: ANGEL H. Y JORGE MARCHESÍN

EL Elegido



"Tito" Bessone "bautiza" con champaña al elegido, Emanuel Moriatis, el ganador de La Plata. El de Lanús buscó su carrera y batió a los más experimentados en forma contundente.

Veinte años no es nada, dice un tango viejísimo que, sin embargo, nunca pierde vigencia. Pero otros tiempos corren en este loco mundo y veinte *polesitter* que no consiguen victorias en el TC, parecen un número exagerado en una especialidad en la que cada vez menos se toleran ese tipo de deslices. Eso de ser los dueños de los sábados, o de los viernes en el caso puntual de ***Cristian Ledesma*** en ***La Plata***, ya resulta ser el karma de los más rápidos y vaya uno a saber si la pelea por ser el 1 en la próxima carrera va a ser tan disputada. Pero bien dicen que no hay mal que dure cien años…

Al menos para ***Emanuel Moriatis*** resultó un gran bálsamo eso de capitalizar angustias ajenas, tras un comienzo de temporada con algunos altibajos en términos de resultados. Claro que este segundo suceso para el piloto de ***Lanús*** no debe adjudicársele sólo a la mala fortuna de sus adversarios, ya que en cada entrenamiento dejó claro que iba a ser uno de los que tallara por el triunfo. Aun con la teórica desventaja de no haber realizado ensayos en aquel escenario, el ***Falcon*** del ***Lincoln Sport Group*** siempre destiló ondas ganadoras cuando la punta desgajaba historias espinozas entre adherencias comprometidas y ásperos duelos personales.

"No me desesperé nunca y cuando tuve el momento, los pasé. Nunca creí que ***Ledesma*** *y* ***Martínez*** *fueran a tener problemas y que llegara a ganar otra vez. En menos de dos años en TC gané dos carreras. Todavía no lo puedo creer"*, explicó ***Moriatis*** con la simpleza que lo caracteriza. ¿Estrategias?, ni hablar, ya había aclarado que necesitaba modificar algunas de sus conductas para plasmar en resultados lo que insinuaba en lo previo.

Tuvo la prudencia de esperar, se manejó con cautela en un lote con demasiados hombres de primera línea -le suenan ***Martínez***, ***Bessone***, ***Silva*** y hasta ***Traverso***- husmeó en esa zona y se dio el gusto de ganarles a todos. Un elegido sin dudas, de esos que no renuncian ni un poquito a ese estilo tan personal que combina velocidad, espectacularidad y sentido común. ¿Demasiado prematuro calificarlo como candidato al título? *"Esto es así, cuando te cae la ficha te encontrás que ganaste tu segunda carrera y te ponen el rótulo de que sos candidato al título y francamente no me la creo. Te juro que me falta madurez para pelear el campeonato de TC. Todavía tengo que sumar carreras y experiencia en la categoría. Busco llegar a fin de año entre los 10 primeros y con eso me voy conforme"*, anuncia.

Omar Martínez y Christian Ledesma, cuándo peleaban la punta. El marplatense se retrasó por culpa de un neumático, el entrerriano cosechó fuerte con el podio.

OTROS SINTOMAS

Curiosamente ***Ledesma*** fue el punto de inflexión otra vez. De cómodo dominador a víctima de un nuevo renuncio por neumáticas consecuencias, en los galpones de ***Avila*** no encuentran consuelo a tan escasa cosecha. "Ya se va a cortar", reflexiona el subcampeón, con el entrecejo más ceñido que de costumbre. Y hablando de ceños fruncidos, las esperanzas chivas de quebrar la hegemonía fordista en un escenario que lleva el nombre de uno de los ídolos más emblemáticos de la marca se diluyeron también por el lado de ***Ortelli***. El líder del torneo avisó desde el viernes que venía complicado –¿falto de velocidad, tal vez?- y por las dudas redobló los ensayos con modificaciones en la suspensión trasera de cara a este próximo compromiso. Algo de alegría trajo el centenario ***Jóse Di Palma*** (cumplió 100 presentaciones en la categoría), mucho más a tono con un ***Chevy*** que muestra signos positivos, seguido de cerca por su hermano ***Marcos,*** otro que logró respirar aires diferentes. *"Falta un poco para pelear adelante, pero por lo menos vamos encontrando el camino"*, deslizó el mediático rubio".

En la otra vereda, las cuestiones no vienen tan complicadas. El triunfo que se le escurrió no le quitó demasiado el sueño a ***Martínez*** -*"venía con*

Yo soy todo pasión,
uso Firestone. Y vos?.

Firestone

Arriba , dura lucha entre Juan María Traverso y Juan Manuel Silva. Abajo, Rafael Verna, otro que esta retornando a los primeros planos.

un auto muy complicado", aclaró- tras volver a cosechar puntos importantes. Le respira cerca al líder ***Ortelli*** y sabe que ***Balcarce*** es otro terreno propicio para él -4 triunfos allí lo certifican- por lo que puede esperar confiado. Lo propio piensa ***Verna***, tan despiertito en el 2004 como años anteriores. El revitalizado ***Tabo*** le tomó el gusto a esto de volver a los primeros planos y resiste críticas con resultados más alentadores. "*No está tan lejos la posibilidad de volver a la victoria*", advierte. Y tiene con qué.

Si lo sabrá ***Silva***, otro de los prudentes de ***La Plata*** que suma y sigue. Necesita del triunfo para ajustar su imagen aunque no desespera. "*Importa que tenemos un auto con buen ritmo*", dice.

VOLVER A VIVIR

Entre enojado con las autoridades de la prueba y feliz por el podio, ***Bessone*** supo lucir con mayor dignidad el 1 en los laterales del ***Dodge***. Es que ***Tito*** peló otra de esas actuaciones estelares, tras descubrir graves falencias en la estructura del auto campeón. "*El auto ya tiene cuatro temporadas encima y 40.000 km recorridos. Somos dos viejitos pero todavía nos llevamos muy bien*", explicó ***Tito*** prolongando por unas cuantas carreras más el idilio.

Las cosas están más clarificadas para la marca que también mostró un gran parcial en manos de otro recuperado como ***Fontana***, superando el fantasma de la confiabilidad de los impulsores. Habrá tiempo de replanteos por el lado de ***Ciantini***, que cambió de monta y ***Catalán Magni*** buscó refugio en lo de ***Canapino*** para redondear un rendimiento que lo devuelva adelante.

Sin tanta premura como ***Ariel Pacho***, que aún no logró saborear un buen resultado en esta temporada, pero con lógica ambición, el ***Pato Di Palma*** no quiere ceder terreno entre los ***Torino***. "Estamos complicados con el chasis", avisa. En cambio ***Traverso*** confirmó la amenaza de meterse entre los cinco primeros, concretando la mejor actuación del flamante toro negro violeta. "Vamos a trabajar más en la carburación porque nos falta algo desde mitad de recta en adelante", explicó el ***Flaco***, más locuaz que de costumbre. Es que volver al juego fuerte no es poca cosa, y no son pocos los que sueñan con dicha posibilidad. Sobran elementos para pensar en mayores sorpresas de aquí en más. Porque el TC enfrenta este próximo fin de semana un esperado reencuentro con Balcarce para plasmar el primer cuarto de campeonato. Y con más incógnitas que certezas.

Daniel Lannes

Aguas Argentinas

Aldo publicidad

y la verdad es que
le gusta estar "en el medio"

Desde 1946, el **INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES**, asociación civil sin fines de lucro integrada por editores, anunciantes y agencias de publicidad, audita las cifras de circulación de los medios gráficos asociados. La información suministrada por el IVC brinda a los anunciantes una eficaz herramienta para el planeamiento estratégico de su marketing y a las agencias un eficiente instrumento para la planificación de medios y el asesoramiento a sus clientes en función de la rentabilidad de su inversión publicitaria.
Para los editores ,la certificación del IVC representa un auténtico sello de garantía de la inversión publicitaria.

Si su medio editorial desea contar con este Sello de Garantía, asóciese al IVC.
Para mayor información comuníquese al 4383-6293

info@ivc.com.ar // www.ivc.com.ar

Instituto Verificador de Circulaciones
IVC WWW
Auditoría de WEB Sites

La dura lucha por MANTENERSE VIGENTES

El panorama cada vez más competitivo que exhibe el TC alumbra cada vez más el ingreso de nuevos talentos. Pilotos jóvenes con ganas y velocidad se insertan en el firmamento teceísta sin pedir demasiado permiso. Pero qué pasa con los nombres históricos, esos que resisten el nuevo orden, que vivieron otro esquema de la categoría y que pugnan por mantenerse competitivos.

La frase de ***Bessone*** en el podio de la pasada carrera pinta de cuerpo entero una realidad insoslayable. "Esto demuestra que los viejitos todavía podemos", disparó el campeón de la categoría, para graficar una carrera de trámite intenso, y que, en algunos pasajes, lo tuvo como coprotagonista a ***Juan María Traverso***. No debería sorprender, de hecho estamos hablando de dos pilotos de sobrado talento y templados al calor de mil batallas.

Sin embargo, en el universo cada vez más competitivo de este TC, no sólo basta un nombre con lustre. En cambio, otras variables cada vez cobran mayor dimensión a la hora de evaluar qué cosas hacen falta para ser un gran protagonista.

El mismo ***Traverso*** admitió a TC Magazine hace casi un año atrás que "le iba a costar volver a ganar", mientras en la misma línea debaten otros nombres históricos de la categoría, cuyo protagonismo hoy se ve opacado por la irrupción de nuevos nombres, o jóvenes figuras que sin pedir demasiado permiso se meten de prepo en la pelea por los primeros planos. En ese contexto ¿hay espacio para volver a soñar? O acaso haya que relegar el rol de primeras figuras para convertirse en simples competidores más de la mayor categoría de la Argentina.

"A los históricos no nos cuesta ser protagonistas. Mirá a ***Traverso***, es el más histórico, sigue adelante y va a pelear el campeonato, para mí no es cuestión de juventud y sí de presupuesto" admite ***Fernando Iglesias*** y agrega: "Lo que pasa es que ahora todo es más parejo, no como cuando corríamos en la ruta. En este TC te equivocaste una vez y vas a parar al fondo. Aparte antes había un pelotón que estaba siempre atrás y ahora nada que ver. ¿Vos me entendés? Hoy domina la tecnología ante todo. Hay, por ejemplo, cinco puntas de eje distintas en vez de una para todos. Y cada una vale 12 lucas... Bueno, los de adelante te aseguro que las probaron todas. Los que no contamos con el presupuesto tan alto no nos podemos dar ese lujo y ahí te hacen la diferencia", afirma el ***Pichi***, insertando un dato no menor. Resultan necesarios una serie de elementos mayores para ser competitivos. "Hoy, más que la trayectoria importa tener un montón de elementos en perfectas condiciones. Llámese presupuesto, equipo, ingeniero de pista y tiempo. Por más que seas un gran piloto y tengas un buen auto, con eso no alcanza", asegura ***Miguel Etchegaray.***

"El problema son los autos y qué tan rápido encontrás la puesta a punto ideal", aporta ***Roberto Urretavizcaya***. "Si lográs meterte entre los de adelante en la clasificación, te la rebuscás. Yo no sé si los pibes están de moda o entienden más rápido las cosas que nosotros, pero los chasistas especializados se fijan primero en ellos y no en nosotros, los históricos. Fijate lo que pasa en el TC 2000 también. Buscan pibes que les hacen de tester ad honorem y a los pilotos les pagan dos pesos. Buscan jóvenes para que resalte más el equipo que los pilotos porque sólo les interesan los intereses del equipo y sus sponsors. Y esto pasa en todos los ámbitos de la sociedad con los trabajos", concluyó ***Tito***, uno de los pilotos con más carreras en el TC actual.

"Hoy, más que la trayectoria importa tener un montón de elementos en perfectas condiciones. Llámese presupuesto, equipo, ingeniero de pista y tiempo. Por más que seas un gran piloto y tengas un buen auto con eso no alcanza". *Miguel Etchegaray.*

Lo cierto es que las nuevas generaciones empujan y eso no lo ignoran los veteranos. Pero según su óptica, todavía hay espacio para convivir.

"No es que los pibes te pasan por arriba. No voy a criticar las condiciones de un ***Matías Rossi***, que viene y te saca dos segundos de movida. Pero hay que analizar bien que el pibe tiene un conjunto buenísimo con ***Canapino*** y ***Satriano***, no es que tiene resultados enseguida de casualidad", dice el ***Pichi Iglesias***.

"A la juventud todavía le podemos correr de igual a igual, indica ***Fabián Acuña***. Hay que remarcar que todo está muy parejo y no hay novedades grandes de apariciones jóvenes que después lleguen con chances de ganar el campeonato. Tampoco hay que alarmarse demasiado. Agarrá las estadísticas y vas a ver que siempre son los mismos en los últimos cinco o seis años los que llegan al final con posibilidades ciertas de pintar el 1", avisa el de Tandil.

"A los históricos no nos cuesta ser protagonistas. Mirá a Traverso, es el más histórico, sigue adelante y va a pelear el campeonato, para mí no es cuestión de juventud y sí de presupuesto." *Fernando Iglesias*

"Obvio que los preparadores le dan mayor importancia a los pibes. Yo aparecí en el TC con 29 años y me sentía la sensación del momento. Pero los años se te vienen encima y si no te das cuenta te caés del tren. Y ahora estamos en el tren, pero un par de vagones detrás de la locomotora", opina ***Luis Minervino***, admitiendo que "los pilotos más veteranos estamos un poco aburguesados…"

"Me parece que es así. A cierta altura de la vida te pasa eso. Fuiste ídolo y va ni les viene porque ven la muerte tan lejana que ni se la imaginan. A nosotros nos pasa todo lo contrario. Y cada vez nos detenemos a pensar menos en las cosas importantes de la vida. La vida está violenta y no lo asumimos..." filosofa ***Patita***.

En ese sentido, ***Etchegaray*** aporta una frase contundente. "Te la resumo de la siguiente manera, este Toto de 50 años, al mismo ***Etchegaray*** de 28 o treinta años, no le gana ni en pedo. Y

"Hoy tenés mas de 20 autos en un segundo y antes, en la ruta, eso no pasaba. No es el mismo TC y cuesta asimilarlo. Aunque nosotros peleamos campeonatos y por diferentes circunstancias se nos escaparon. En la transición entre la ruta y los autódromos aparecieron los chasistas especializados.

Fabián Acuña

como las cosas se te hacen más fáciles te aburguesás. Es posible que los maduros no tengamos presiones económicas ni urgencias por no perder un auspiciante porque tantos años en el TC te dieron un prestigio lógico. Un tema que nos juega en contra en la concentración arriba del auto o abajo es que a cierta edad te tomás los temas con mayor preocupación. Temas lógicos como enfermedades, problemas familiares, etc. A los pibes ni les ojo que estamos hablando del mismo producto. Los pibes de ahora tienen otra energía, los problemas que nosotros tenemos ni los rozan".

El profesionalismo cada vez más exacerbado que impera en la categoría es otra de las variables que analizan los históricos.

"Hoy tenés más de 20 autos en un segundo y antes, en la ruta, eso no pasaba. No es el mismo TC y cuesta asimilarlo. Aunque nosotros peleamos campeonatos y por diferentes circunstancias se nos escaparon. En la transición entre la ruta y los autódromos aparecieron los chasistas especializados. Ibamos a un autódromo y el piloto que contaba con uno te sacaba una recta de diferencia porque doblando te asesinaba. Y ahí proliferaron los chasistas", explica ***Acuña***.

"Antes era mucho más sencillo tener un auto competitivo. Ahora no hay dos autos iguales por más que ***Canapino*** te de los planos. Es lógico que falte más mano de obra especializada", dice ***Urreta***.

"Seguro que falta mano de obra especializada en los chasis. Está ***Maxi Juárez*** exclusivo con el ***Guri Martínez***, ***Canapino*** con cinco pilotos y ***Avila*** con dos. Después asesoran a un montón pero la atención la tienen casi exclusiva con sus pilotos. No es una crítica a ellos. Hay que reconocer que pocos tipos siguen los pasos de ***Canapino*** y estudian como lo hace él. En síntesis, hay pocos chasistas especializados y cada vez más autos", asevera ***Pichi***.

"Hoy la categoría está tan apretada que si quedás a 1,5 seg de la punta, estás cuarenta y ahí fuiste. Y creeme que la vuelta rápida es tanto o más importante que el ritmo que le imprimas en carrera. Si largás adelante en la final todo se simplifica, te fumás un faso", exagera ***Toto***.

Se podrá coincidir o no con algunas apreciaciones, pero lo cierto es que todos mantienen intactas sus ambiciones. Les sobran razones para creer que su brillo en la categoría que los consagró tardará en apagarse.

Daniel Lannes
Notas: Ariel Bandi

"Obvio que los preparadores le dan mayor importancia a los pibes. Yo aparecí en el TC con 29 años y me sentía la sensación del momento. Pero los años se te vienen encima y si no te das cuenta te caés del tren. Y ahora estamos en el tren, pero un par de vagones detrás de la locomotora.

Luis Minervino

VALOR AGREGADO

La presentación del Turismo Carretera en el "Roberto Mouras" de La Plata, al margen de lo estrictamente deportivo, tuvo un matiz especial: la presentación en vivo de Los Auténticos Decadentes. Gracias a la buena acogida que el público le brindó en la temporada anterior al recital de Soledad (en el mismo escenario), el Desfile de Modelos, el show de Luciano Pereyra (concretados ambos en Paraná) y los diferentes espectáculos de fuegos artificiales que se realizaron en diversos escenarios, la ACTC resolvió continuar la senda trazada de ofrecerle un "plus extra" al tradicional espectáculo del TC. En esta ocasión, y gracias al apoyo de Supermercados Disco, Los Decadentes movilizaron a más de 6.000 personas (cómodamente ubicadas en las tribunas de boxes) brindando un espectáculo que dejó satisfechos a propios y extraños. Un valor agregado del TC, para que sus fines de semana sean auténticamente la fiesta de la familia argentina.

VASSALLI

1550 2tm

La familia se agranda.

Y sigue haciendo historia.

En momentos en que el campo vuelve a demostrar todo su potencial dinamizador de la actividad económica, Vassalli Fabril pone de manifiesto su capacidad de innovación con el lanzamiento de una máquina que capitaliza la infraestructura y el desarrollo tecnológico que le permitió a la empresa consolidar su liderazgo en la producción nacional de cosechadoras.

Vassalli: Un sentimiento que renace desde el corazón del campo argentino.

TANQUE DE GRANOS
con capacidad de 6.100 litros / 4.880 kg, con sinfín transversal horizontal en todo el fondo de la tolva con válvulas de regulación de descarga.

PLATAFORMA FLEXIFULL
de 28 pies, con basculante que permite inclinar la plataforma hasta 450 milímetros en los extremos, mediante sensores eléctricos.

CABINA
Montada sobre tacos de goma, separada de la tolva, con aislación acústica y parabrisas curvo tonalizado.

CONFORT
Columna de dirección rebatible, asiento de suspensión con regulación eléctrica, aire acondicionado y radio pasacassette.

COMANDOS
Completa y moderna consola equipada con pantalla de cristal líquido, al alcance de la mano del operador.

VASSALLI FABRIL S.A.
Una familia de grandes máquinas. Y de grandes logros.

Ruta Nacional 33 - Km 685 - C.C. 2046 - Tel: (03465) 423055 / 423056
9 de Julio 1603 - C.C.2046 - Telefax: (03465) 421700/018/023
(2630) Firmat - Santa Fe - Argentina / www.vassalli.com.ar

COSECHADORAS VASSALLI

COLECCION

OMAR MARTINEZ

FORD

FOTO: Angel H.

TC VIP

En esta página, Diego Aventín, el nuevo piloto Repsol-YPF-Ford. Abajo, animada charla entre Oscar Aventín (ACTC) Walter Fowler (Repsol-YPF) y Gabriel Ponce de León en el VIP de la petrolera. Abajo a la izquierda, la entrada al magnífico salón VIP presentado por Repsol-YPF en La Plata. A la derecha, la tribuna oficial de la marca, una excelente iniciativa de Repsol para albergar a sus invitados.

Página opuesta, ¿a quién estará mirando? a la derecha, Raul Cottet (acompañante de Juan Gálvez) junto a Ricardo Gálvez (hijo del múltiple Campeón del TC) y el implacable Ford AB 59 de Juancito.
Abajo, la conferencia de prensa post carrera realizada en el cómodo Centro de Prensa del Banco Macro Bansud. A la derecha, Andrea Di Palma, quien volvió al TC junto a su hermano José Luis y le dió suerte.
A la izquierda, los Gaffoglio, los hombres de Metalcrafters que cuando visitan la Argentina, siempre se dan una vueltita por el TC. A la derecha, Alfredo Cascini y el Pato Abondanzieri posan junto a Roberto Del Bo. Dos pasiones unidas: Boca y el TC.
Abajo, Marcos Di Palma requerido por el público y siempre bien dispuesto a atenderlos como se merecen. A la izquierda, Marquitos junto a uno de sus invitados, José María Listorti (uno de los Tinelli's Boys) y Roque Miraldi (ACTC).

UNO QUE VUELVE, OTRO QUE LLEGA

UNO QUE VUELVE...

Fue una larga espera, pero al final terminó. Luego de 19 carreras sin subir a lo más alto del podio del Top Race, Daniel Belli (Opel Vectra) cortó la racha y volvió al triunfo de manera brillante tras imponerse en la segunda de las carreras realizadas en el autódromo Moto Club San Luis, donde la categoría disputó la tercera fecha del campeonato.

"La verdad estoy re-contento con la victoria. No por mí, sino por todo el equipo. Es increíble cómo trabajan y el esfuerzo que ponen para que todo salga bien. Por eso es un poco frustrante cuando las cosas no salen, pero esta vez se nos dio", dijo un exultante Daniel Belli al bajar del podio.

El joven de Lanús aseguró que la clave de la victoria fue, hacer la primera mitad de carrera tranquilo. "Hice todos los radios de giros cómo yo quería y sin castigar el auto. Además, me benefició que Julio Francischetti, Juan Manuel Silva y Alejandro Bini estaban peleando duro por la victoria. Mi estrategia me permitió llegar con el auto entero al final de la carrera y sobrepasarlos sin problemas".
Este triunfo, el sexto que logra en el TR, lo ubica a 46 del líder del campeonato Ernesto Bessone. "Pero no tengo dudas que podré luchar por el título. Más allá de la victoria, destaco que en San Luis descubrimos una falla eléctrica en el motor que me había complicado en las carreras anteriores. Ahora tengo un auto para ser protagonista", admitió analizando el futuro.

La empresa no será sencilla, y eso Belli lo tiene claro. "Hay varios pilotos que van a luchar por el campeonato. ¿Quiénes? Bini, Bessone, Aventín y Silva... Bini tiene el auto más rápido de la categoría, Bessone está respaldado por un gran equipo y él tiene mucha experiencia y Aventín siempre es protagonista. En cuanto al Pato, no sé por qué, pero es el más firme de todos". La racha se cortó, volvió al triunfo y ahora va por más...

"La verdad estoy re-contento con la victoria. No por mí, sino por todo el equipo. Es increíble cómo trabajan y el esfuerzo que ponen para que todo salga bien. Por eso es un poco frustrante cuando las cosas no salen, pero esta vez se nos dio" *Daniel Belli*

"Después de la carrera tenía una felicidad enorme. Estaba tan contento que fui al podio a saludar a Daniel Belli, Juan Manuel Silva y Ernesto Bessone (los tres primeros) porque con ellos tuve una lucha fantástica" *Julio Francischetti*

OTRO QUE LLEGA

A Julio Francischetti todavía le dura la alegría. Y no es para menos. En la segunda carrera del Top Race en San Luis este chico de 19 años (cumple 20 el próximo 2 de julio) y con apenas dos competencias en la categoría, estuvo cerca de conseguir su primera victoria en el TR tras puntear durante varias vueltas y luchar palmo a palmo con pilotos de mayor experiencia. "Después de la carrera tenía una felicidad enorme. Estaba tan contento que fui al podio a saludar a Daniel Belli, Juan Manuel Silva y Ernesto Bessone (los tres primeros) porque con ellos tuve una lucha fantástica", afirmó Francischetti, que finalmente llegó 4° tras sufrir problemas en los frenos del nuevo Chevrolet Astra elaborado por Tulio Crespi.

"El fin de semana fue perfecto. No conocía el circuito y tampoco el auto, pero la experiencia de Tulio Crespi y su equipo me ayudó para que me fuese más fácil la adaptación. Fue una lástima haber sufrido problemas con los frenos en la segunda carrera, pero aguanté hasta donde pude y peleando con pilotos de mayor experiencia. Para mí, haber luchado con Silva y Bessone es algo impagable", reconoció el piloto, que anteriormente pasó por la promocional Fórmula 1000.

Francischetti, que en la primera prueba que ganó Juan Manuel Silva llegó 7°, también reconoció que su buena actuación se debió al auto: "El Vectra que usé en mi debut en Bahía Blanca era un poco difícil de llevar, sobre todo porque se iba mucho de trompa. Con el Astra eso no me ocurrió y me pude adaptar rápidamente".
Los buenos resultados obtenidos en el fin de semana puntano le permiten al piloto de Chacabuco -que vive en Capital Federal- tener buenas expectativas para las próximas carreras: "Tenemos que trabajar un poco más en el motor para lograr una buena potencia, pero estamos en el camino correcto". Suena serio, concentrado y seguro en sus dichos, los cuales no revelan su juventud en la lucha con los más experimentados pilotos argentinos.

Texto: Diego Durruty
Fotos: Laura Cano

campotodo
Donde está el productor, está Campotodo.
www.campotodo.com
General Villegas
Lincoln
Coronel Pringles
Pergamino
General Pico
Santa Rosa
Trenque Lauquen
Guaminí
Carhué
Coronel Suárez
Tandil
Capital Federal

CONCEPTOS DE DISEÑO

NO SON POCOS LOS CASOS DE NUEVOS AUTOMOVILES DE COMPETICIÓN QUE HAN FRACASADO ROTUNDAMENTE EN EL REEMPLAZO DE SU ANTECESORES. NO POR CONTAR CON GRANDES PRESUPUESTOS, COMPONENTES DE PRIMERA CALIDAD Y PERSONAL DISPUESTO A ENTREGAR TIEMPO, ESFUERZO Y DEDICACIÓN VAMOS A TENER GARANTIZADO CONSTRUIR UN VEHÍCULO LIBRE DE VICIOS. EL ÉXITO DE UN DISEÑO RADICA EN LA ABSOLUTA COMPRENSIÓN, CONJUNCIÓN Y APLICACIÓN DE TODAS LAS RESTRICCIONES IMPUESTAS POR LAS REGLAMENTACIONES DE LA CATEGORÍA Y SU INTERPRETACIÓN, LA EXPERIENCIA, LA FÍSICA MECÁNICA, LA TECNOLOGÍA Y LA DISPONIBILIDAD DE AUTOPARTES; TALES QUE PERMITAN LLEVAR A LA PRÁCTICA UN DISEÑO QUE SE ENCUENTRE TAN PRÓXIMO COMO SEA POSIBLE AL LÍMITE DE TODAS ESTAS RESTRICCIONES Y SE ADAPTE FAVORABLEMENTE A LOS CIRCUITOS DISPUESTOS POR LA CATEGORÍA. ES POR ELLO QUE, ANTES DE ANALIZAR PUNTOS MÁS TRADICIONALES, ALBERTO CANAPINO, ESTABLECE LOS PRINCIPIOS BÁSICOS A CONSIDERAR A LA HORA DE DISEÑAR UN AUTOMÓVIL DE COMPETICIÓN.

Tal como todos sabemos, o al menos prevemos, todo aumento de potencia entregada por el motor a las ruedas, junto con cualquier disminución de peso total en un automóvil de competición permiten aumentar su performance en pista; y debido a ello, siempre que las reglamentaciones lo permitan, se van a encontrar todos los artilugios habidos y por haber para obtener reducciones de peso por mínimas e irrelevantes que sean.

Una vez consideradas las optimizaciones de peso total y potencia, sólo me resta mencionar a la aerodinámica como el último factor que sin intervenir necesariamente a través de los neumáticos afecta por sobremanera las aceleraciones máximas que podrá desarrollar el vehículo y, con éstas, su performance. Aquí tengo que aclarar que si interviene la aerodinámica a través de las ruedas en lo que a carga vertical respecta, (y su relevancia resulta tan significativa que será sujeto de una nota técnica específica). Ahora al punto que quiero llegar es que, salvando los factores ya mencionados, toda evolución en un automóvil consistirá en un mejor aprovechamiento del grip de los neumáticos, ya sea por razones de carga vertical, posición de trabajo o características propias de los mismos que ya evaluamos en la Nota Técnica anterior (Nº1).

Por lo tanto nos abocaremos al entendimiento de los factores de distribución y transferencia de pesos que alteran la carga vertical en las ruedas, e introduciremos algunos conceptos que nos permitirán evaluar cambios en la posición de trabajo de las mismas sin entrar todavía en lo que a geometrías de suspensión se trata.

DISTRIBUCIÓN DE PESOS

Ya introducido el problema debemos recordar que el grip proporcionado por los neumáticos de un vehículo depende principalmente de la carga vertical que estos reciban, pero no en forma lineal; así surge inmediatamente que el peso no sólo tiene influencia en su cantidad sino también en su distribución, ya que a medida que se aumenta la carga vertical, la ganancia en capacidad de generación de fuerzas es menor que la ganancia correspondiente a dicha carga vertical.

Este fenómeno de sensibilidad a la carga que tienen los neumáticos conlleva a la conclusión de que existe un reparto óptimo del peso entre los neumáticos. Todo alejamiento respecto de ese punto ideal no representa otra cosa que una pérdida de grip total, lo cual atenta directamente sobre las capacidades de aceleración del vehículo.

Como primera idea en este aspecto surge pensar en un automóvil con cuatro neumáticos idénticos, donde rápidamente concluiremos que para no sobrecargar ninguno de ellos y degradar sus cualidades, la distribución más conveniente será aquella con igual peso en cada rueda. Continuando en esta línea, si ahora los neumáticos son de diferentes características, habrá que redistribuir el peso restándoles a aquellos donde la carga degrada mucho el grip y aumentando en aquellos donde la influencia es menor. De esta forma estamos tratando de que cada neumático trabaje tan próximo como se pueda a su mejor grip, en valores cercanos a los óptimos de carga vertical y de presión de inflado, que en algunos casos son especificados por el fabricante y en tantos otros deben encontrarse experimentalmente.

Pero aquí recién comienza todo, ya que la mayoría de los vehículos de competición no sólo utilizan diferentes neumáticos en ambos trenes, sino que todo vehículo indefectiblemente modifica sus pesos por rueda cuando acelera, dobla y/o frena.

1 *Por lo tanto dejaremos por un momento de lado como deberá ser la distribución de pesos para analizar su variación, que suele conocerse por el nombre de transferencia de carga, y para cuyo estudio debemos introducir el concepto de Centro de Gravedad. Siendo el centro de gravedad (CG) el punto medio del automóvil en cuanto al peso respecta, es decir, si se pudiera colgar al mismo de ese punto cualquier posición impuesta sería estable, o bien si el automóvil cayera al vacío, sería dicho punto su centro de rotación.*

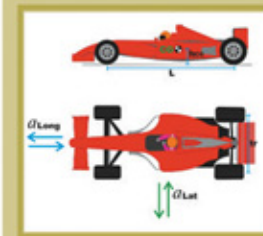
La transferencia de carga es el fenómeno por el cual parte del peso del tren trasero recae sobre el tren delantero durante el frenado, u opuestamente parte del delantero y se refleja en el tren trasero durante la tracción. Por otra parte, en su versión lateral, dicha transferencia es igual al peso que pierden las ruedas internas y que es soportado por las externas.

Podemos calcular la transferencia que sufrirá un determinado vehículo mediante:

$$\text{Carga lateral transferida} = a_{LAT}\,\{g\} \times \frac{\text{Peso} \times \text{Altura del GC}}{\text{Ancho de trocha}}$$

$$\text{Carga longitudinal transferida} = a_{LONG}\,\{g\} \times \frac{\text{Peso} \times \text{Altura del GC}}{\text{Distancia entre ejes}}$$

De donde podemos observar que siempre existirá una transferencia de carga, que no depende del rolido del vehículo, y que lo único que nos resta para disminuir dicha transferencia de carga es bajar el CG o aumentar las distancias entre ruedas.



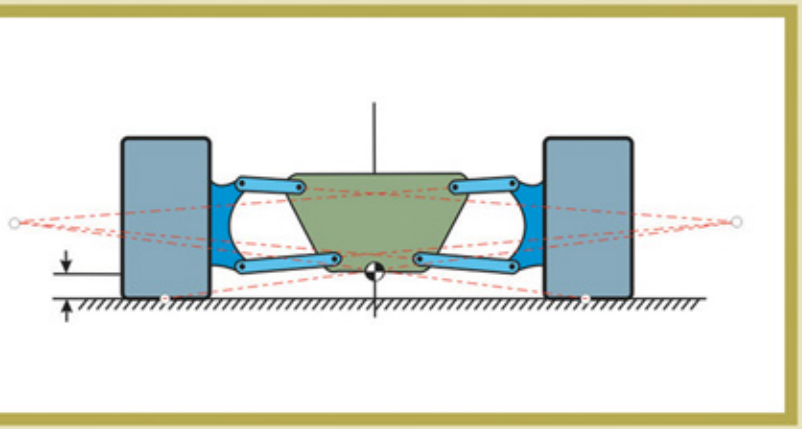
2 h_{CG} *Altura del Centro de Gravedad.*
l: Distancia entre ejes.
tr: Ancho de trocha.
a_{LONG} *Aceleración o desaceleración (con signo opuesto) en sentido de avance.*
a_{LAT}*: Aceleración lateral durante la curva, trasversal al sentido de avance.*

Por lo tanto, retomando nuestro primer problema de distribución de pesos, y particularizando ahora sobre el TC en el único momento que la transferencia de peso será una característica positiva es a la hora de acelerar, donde el peso del tren trasero será incrementado en una cantidad igual a la que pierda el delantero. No obstante, a la hora de frenar y doblar la transferencia de peso degradará el grip de los neumáticos y a parte de utilizar las trochas y distancias entre ejes máximas permitidas, el principal arma que tendremos en su contra será el descenso tanto como sea posible del centro de gravedad. Como conclusión arribamos a que en este tipo de automóviles la distribución de pesos convendrá echarla hacia atrás para mejorar la tracción y el frenado, pero hasta un determinado punto; ya que en exceso se degradaría el grip del tren trasero respecto del delantero y los automóviles tendrían una tendencia sobrevirante definida. Por otra parte estaremos limitados por las implementaciones prácticas, ya que la motorización se encuentra sobre el eje delantero y consecuentemente no podremos trasladar el CG hacia atrás en forma indefinida.

3 *Entre los pesos más significativos que en un TC se trasladan hacia atrás, podemos observar en la mayoría de los casos, la posición de los tripulantes, la batería y el tanque de aceite.*
También resulta importante tener en cuenta como se modifica la distribución de pesos durante una carrera, donde su factor principal suele ser el consumo de combustible.

ROLIDO

A pesar que ya utilicé el término anteriormente, debo ahora definirlo como la inclinación respecto de la vertical que sufre un automóvil cuando dobla, a causa de la elasticidad de su suspensión. Donde tenemos para agregar que dicho rolido depende de



4 *Para analizar este fenómeno utilizamos la posición que toma un punto imaginario que en cada eje lleva el nombre de Centro de Rolido (CR), y se determina conforme muestra la Fig. 4. Este punto representará el centro de rotación inicial del chasis, y de su posición y variación dependerán las características que adopte el vehículo durante el doblado.*

La altura del Centro de Rolido en referencia a la correspondiente al centro de gravedad que puede atribuirse a cada tren establece la proporción de transferencia lateral que se transmite en cada eje a través de los brazos de suspensión, y que influye notoriamente en el comportamiento del vehículo durante el doblado. Siendo también para destacar que alturas muy bajas del CR inducen grandes rolidos ocasionando cambios de comba que degradan el grip, mientras que excesos en la misma suelen producir un fenómeno llamado jacking que estira la suspensión y trae aparejados efectos de similar índole con resultados generalmente peores.

las características elásticas y geométricas del automóvil como así también de la magnitud de la transferencia lateral, pero sin alterar a esta última en forma significativa.

Finalmente, debemos reflexionar que siempre que un diseño esté bien hecho, habrá buenas razones que fundamenten su forma de ser. Si algo resulta tenemos que analizar y aprender, porque no se trata de probar por probar, tenemos que descubrir cómo las variables se interrelacionan para poder probar en el sentido en que las situaciones mejoran.

Alberto Canapino
Director Canapino E-Learning
www.canapino.com

Cursos •
Compras •
Concurso •
Servicios •
www.canapino.com
Canapino eSolutions
Evolución permanente en alta competición

La marca
que acompaña
al Gurí
es la marca
que acompaña
a su campo.
AGCO
AGCO ALLIS
Herencia de Confianza
Valentín Gómez 577 (B1706FMI) Haedo, provincia de Buenos Aires - Tel.(011)4469-7800 E-mail: info@agco.com.ar

TC PISTA / DIVISION TOP RACE

AMPLIANDO HORIZONTES

No siempre son fáciles los primeros pasos y, en ese marco, el Turismo Carretera Pista División Top Race no es la excepción. Después de un comienzo que parecía adverso, con un parque automotor escaso (diez autos en la apertura de Mar del Plata y ocho en la segunda fecha de Bahía Blanca), el TCP/DTR disparó buena parte de su potencial, arribando a su tercera competencia (San Luis) con un elenco estable de 23 máquinas. Un número de pilotos interesante que no está muy lejos de lo que podría ser su techo. No en vano, al lanzarse oficialmente la idea se habló de alrededor de 25/30 pilotos como un número lógico, teniendo en cuenta los trazados que la categoría surcará, acompañando al Top Race, a lo largo de este iniciático 2004.

Al parecer, esas precavidas estimaciones iniciales bien podrían quedar en el olvido muy pronto. El marcado interés que su hermano mayor, el ***Turismo Carretera***, despierta en cada rincón del país, sumado al alto nivel competitivo alcanzado por el ***TCP***, generó el entusiasmo de pilotos de ***Chubut, Mendoza, La Pampa, Salta, Buenos Aires*** y otras tantas provincias que prometen sumarse a corto y mediano plazo, al TCP/DTR con el consecuente incremento de participantes.

Este abanico federal, no sólo permite albergar grandes expectativas para la novel categoría, sino que también servirá para fortalecer y federalizar aún más, tanto al ***TCP*** como al ***Turismo Carretera***. Este acercamiento del ***TC*** a nuevos escenarios, a través del ***TCP/DTR***, abre nuevos caminos y permite avizorar mayores destinos que abarcan a las tres divisiones. Una nueva forma de llegar a nuevos públicos y extender su horizonte. Una idea global y bien cimentada, que promete brindar mayores satisfacciones en el futuro; fruto de la coherencia institucional y el trabajo permanente.

Texto: AF
Fotos: Laura Cano (Prensa Top Race)

Largada del TCP en San Luis. Matías Jalaf, ganador de las dos primeras carreras del año, encabeza el lote seguido por Jorge Segura, Enrique Verde y Claudio Viano.

El comodorense Enrique.

AGROCIAM
SERVICIOS AGROPECUARIOS

Una empresa Argentina al servicio del productor Agropecuario.

Sucursal Intendente Alvear
Ruta Nacional Nº 1 - Acceso B. Mitre
Intendente Alvear - Prov. de La Pampa

Sucursal Las Flores
Ruta Nac. Nº 3, Km 187
(7200) Ciudad de Las Flores

Próximas Aperturas
Suc. San Andrés de Giles
Ruta Nac. Nº 7 Km 102
(6720) Ciudad de San A. de Giles

Suc. Cacharí
Ruta Nac. Nº3, Km 242
(7214) Ciudad de Cacharí

Bouchard 468, 3º Piso - (C1106AAF) Buenos Aires - Argentina - Tel/Fax (54-11) 4312-5401 Líneas Rotativas
info@agrociam.com / www.agrociam.com

Firestone es pasión.
Fires

GRAN PREMIO FANGIO XXI
BALCARCE

RANKING TC PISTA
BALCARCE

1	BESSONE ERNESTO	Dodge
2	LEDESMA CHRISTIAN	Chevrolet
3	ORTELLI GUILLERMO	Chevrolet
4	MARTINEZ OMAR	Ford
5	AVENTIN DIEGO	Ford
6	SILVA JUAN MANUEL	Ford
7	ACUÑA FABIAN	Ford
8	DI PALMA PATRICIO	Torino
9	PACHO ARIEL	Torino
10	PONCE de LEON GAB.	Ford
11	RAMOS EDUARDO	Ford
12	TRAVERSO JUAN M.	Torino
14	OCCHIONERO ALEJ.	Ford
15	ETCHEGARAY MIGUEL	Ford
16	VERNA RAFAEL	Ford
17	TANONI OMAR	Chevrolet
18	MORIATIS EMANUEL	Ford
19	DI PALMA MARCOS	Chevrolet
20	GIANINI JUAN PABLO	Ford
21	MINERVINO LUIS	Chevrolet
22	HERNANDEZ WALTER	Ford
23	FONTANA NORBERTO	Dodge
24	IGLESIAS FERNANDO	Ford
25	MARTIN HENRY	Ford
26	TADEI GUSTAVO	Ford
27	URRETAVIZCAYA ROB.	Ford
28	CATALAN MAGNI JULIO	Dodge
29	RICCIARDI JOSE LUIS	Ford
30	SALERNO RUBEN	Dodge
31	CINGOLANI DANIEL	Ford
32	DI PALMA JOSE LUIS	Chevrolet
33	BALZANO JAVIER	Chevrolet
34	ALTUNA MARIANO	Chevrolet
35	PISANDELLI JUAN C.	Chevrolet
36	HERMOSO FABIAN	Ford
37	ALAUX SERGIO	Chevrolet
38	BISCEGLIA CLAUDIO	Chevrolet
39	COCHO LOPEZ	
40	SINELLI RAUL	Ford
41	IGLESIAS JUAN M.	Chevrolet
42	GUARNACCIA SERGIO	Ford
43	ROBBIANI ARIEL	Ford
44	RICKY JOSEPH	Chevrolet
45	SOTO PABLO	Dodge
46	ZANATTA RENE	Chevrolet
47	AZAR JAVIER	Torino
48	ROSSI MATIAS	Chevrolet
49	DEL BO ROBERTO	Chevrolet
50	CANDELA ENRIQUE	Ford
51	IGLESIAS NICOLAS	Ford
52	REDOLFI HUGO	
53	REX	Ford
54	BELLOSO LUIS	Ford
55	RAFU PABLO	Ford
56	OYHANART MARIANO	
57	SAVINO JOSE	Ford
58	ARRAUSI CARLOS	Chevrolet
59	RIVA NESTOR	Dodge
60	LAVARI EDGARDO	Ford
61	CIANTINI JOSE	Dodge
62	CIANCAGLINI ARMAN.	Ford
63	DI MARCO JUAN C.	Chevrolet
64	URTUBEY ALEJANDRO	Chevrolet
65	URTUBEY FACUNDO	Chevrolet
66	BELLI DANIEL	Chevrolet
67	GIAVEDONI CARLOS	Chevrolet
68	RAMA OSCAR	Chevrolet
69	SOSA JUAN MANUEL	Chevrolet
70	VIDELE ROBERTO	Ford
71	FERNANDEZ MAX.	Ford
72	BIANCHI FABIAN	Ford
73	AGUIRRE GASTON	Chevrolet
74	SUAREZ CRISTIAN	Dodge
75	GIL BICELLA FACUNDO	Dodge
76	BRADAS HERNAN	
77	MISERDA CARLOS	Dodge
78	BUGLIOTTI MARCELO	Chevrolet
79	NOLESI MATHIAS	Ford
80	DOSE CHRISTIAN	Chevrolet
81	GUIDI NELSON	Ford
82	OÑATIBIA NELSON	Dodge
83	FONTANA GUSTAVO	Ford
84	GIUSTOZZI FABIAN	Dodge
85	GURINI NESTOR	Ford
86	LOPEZ JUAN CARLOS	Ford
87	SMITH BRIAN	Chevrolet
88	FIRMANI JOSE LUIS	Dodge
89	SPATARO EMILIANO	Torino
90	BASSO MARTIN	Ford
91	SOLMI SERGIO	Chevrolet
92	LOPEZ JUAN MANUEL	Ford
93	LA MANNA MARCELO	Chevrolet
94	MONTANER JAIME	Dodge
95	SAIZ CARLOS	
96	MULET LEANDRO	Chevrolet
97	CUTINI HUGO	Chevrolet
98	VIGLIANCO DANTE	Chevrolet
99	BINI ALEJANDRO	Torino
100		
101	UGALDE LIONEL	Ford

3	JUAN MAXIMILIANO	Ford
5	PICCINI MARTIN	Ford
6	POGGI SERGIO	Dodge
7	LOGARZO PEDRO	Ford
8	LIFSCHITZ FEDERICO	Ford
9	CASTELLANO GUI.	Chevrolet
10	CAMPANERA LAUREA.	Chevrolet
11	DIRUSCIO SEBASTIAN	Chevrolet
12	ACEBAL MARIANO	Chevrolet
13	SOTRO WALTER	Ford
14	MARCILESE ROBERTO	Chevrolet
15	DE CARLO DIEGO	Chevrolet
16	del BARRIO CARLOS P.	Dodge
17	PICHINI MAURO	Ford
19	HEIM SIMON ADAN	Dodge
20	TESTA ARIEL	Ford
21	OLIVELLI MARIO	Ford
22	PICCININ ESTEBAN	Ford
23	MORELLO ALDO	Ford
24	IMPIOMBATO RICARDO	Chevrolet
25	CASERTA GASTON	Ford
26	SAVA CARLOS	Chevrolet
27	FAYANAS HUGO	Ford
28	AGLIANI HUGO	Ford
29	PERONI ALEJANDRO	Dodge
30	BONELLI PROSPERO	Ford
31	CONVERSO GASTON	Ford
32	D'AMBROSIO ANDRES	Ford
33	GONZALEZ EMILIANO	Ford
34	PACIONI GASTON	Ford
35	LACCETTE DARIO	Ford
37	BERALDI ABEL	Ford
38	CORDICH IGNACIO	Ford
39	LIPAROTI HERNAN	Ford
40	FEDERICO CARLOS	Chevrolet
41	ARAQUISTAIN MARTIN	Ford
43	ESPOSITO NESTOR	Ford
44	COTIGNOLA MARCELO	Ford
46	LOPEZ JULIAN	Ford
47	MERY WALTER	
48	FANCIO ALBERTO	Chevrolet
49	BORIO ILDO	Chevrolet
50	VELATA RUBEN	Ford
51	GARCIA HECTOR	Ford
52	MORO RAFAEL	Ford
53	DUFAU JORGE	Chevrolet
54	DANDLEN PEDRO	Dodge
55	FIRPO ANTONIO	Ford
56	ARIN GUSTAVO	Dodge
57	DIAZ GASPAR	Chevrolet
58	TABORDA CHRISTIAN	Chevrolet
59	SOLIS GUSTAVO	Ford
60	ALVAREZ GASTON	Ford
61	TROTTA ESTEBAN	Chevrolet
62	ZUGHELLA GABRIEL	Ford
63	GONZALEZ SANT. (H)	Dodge
64	RUIZ RICARDO	Ford
65	VALENCIA CRISTIAN	Ford
66	VALDO GERMAN	Chevrolet
70	RUIZ CARLOS JOSE	Ford
71	PORTA ENRIQUE	Ford
72	DOPICO CARLOS	Dodge
73	ALBESE CLAUDIO	Chevrolet
77	RICCI JOSE MARIA	Ford
78	FERNANDEZ JORGE	Ford
84	BERTOZZI JUAN	Chevrolet
85	CALAMARI MIGUEL	Chevrolet
86	CALCULEFF, FRANC.	Ford
87	BELMARTINO GERAR.	Ford
88	PAPARELLA JUAN M.	Dodge
91	LA CORTIGLIA, OMAR	Ford
95	OYHANART, MARIANO	Ford
101	CASTELLANO, JONA.	Dodge

Firestone es seguridad.
tone

Campeonato Argentino

Turismo Carretera 2004

Posiciones disputadas 3 competencias

Pos.	Piloto	Ptos.	Lastre
1	Ortelli	54.50	79.50
2	Martínez	45.50	68.00
3	Bessone	40.00	40.00
4	Verna	38.00	38.00
5	Rossi	36.50	36.50
6	Silva	31.50	31.50
7	Moriatis	30.50	54.50
8	Traverso	27.50	27.50
9	Ciantini	23.50	
10	Hernández	23.00	
11	Fontana	22.50	7.00
12	Occhionero	21.00	21.00
13	Ledesma	19.50	
14	Altuna	19.00	
15	Cingolani	18.00	
16	M. Di Palma	17.50	15.50
17	Aventín	17.00	
18	Acuña	15.50	6.00
	C. Magni	15.50	11.50
	Balzano	15.50	

Campeonato Argentino

TC Pista 2004

Posiciones disputadas 3 competencias

Pos.	Piloto	Ptos.	Lastre
1	M. Juan	49.00	70.00
2	Piccini	42.50	42.50
3	Piccinin	41.00	40.00
4	Lacette	39.00	39.00
5	Pichini	31.00	14.00
6	Diruscio	30.50	26.00
	De Carlo	30.50	30.00
8	Marcilese	30.00	30.00
9	Bonelli	27.50	27.50
10	Campanera	27.00	27.00
11	Castellano	24.50	24.50
12	Acebal	23.00	16.00
13	Lifschitz	21.50	20.00
14	Sotro	18.00	
15	Poggi	17.00	14.00
16	Dandlen	16.50	16.50
17	Logarzo	15.00	9.50
18	Sava	11.50	
19	Peroni	11.00	
20	G. Alvarez	9.00	

AUTODROMO "JUAN MANUEL FANGIO" - BALCARCE

CAMPEONATO ARGENTINO TURISMO CARRETERA 2004

SABADO 10 de ABRIL de 2004

11:45 a 12:15	Entre. Desafío Ford	
12:30 a 12:45	Clasif. TCP Grupo B	2da.
12:50 a 13:05	Clasif. TCP Grupo A	2da.
13:20 a 13:40	Entre. TC 1er. Tercio	2da.
13:45 a 14:05	Entre. TC 2do. Tercio	2da.
14:10 a 14:30	Entre. TC 3er. Tercio	2da.
14:45 a 15:05	Clasif. Desaf. Ford	
15:20	1ra. Serie TC Pista	6 v.
15:50	2da. Serie TC Pista	6 v.
16:20 a 16:35	Clasif. TC 1er. Tercio	2da.
16:40 a 16:55	Clasif. TC 2do.Tercio	2da.
17:00 a 17:15	Clasif. TC 3er. Tercio	2da.

* Cronograma sujeto a modificaciones por razones de fuerza mayor.

DOMINGO 11 de ABRIL de 2004

8:30 Hs.	Final Desafío Ford	10 v.
9:10	1ra. Serie TC	6 v.
9:40	2da. Serie TC	6 v.
10:10	3ra. Serie TC	6 v.
11:05	Final TC PISTA	15 v.
11:50	Serie Comp. TC	5 v.
12:50	Final T. Carretera	24 v.

Final (TC/TC Pista): 46 (TC, se compone con las 42 mejores posiciones de las series de las series clasif. más las 4 mejores de la Serie Complementaria).
Com. Deportivos: R. Rodríguez, J. Arrechea y F. Carro
Comisario Técnico: Carlos Marchese

Eso que vivimos desde adentro

De un sueño nació una idea, y de ésta una pasión que creció pensando en quienes se encuentran en los lugares más remotos de nuestro país, y comparten el mismo amor por los autos que nosotros.

Por vos, y por aquellos que te enseñaron, y nos enseñaron, que con sólo una acelerada nuestro corazón nos puede hacer sentir que estamos vivos: ***es que nos esforzamos cada día más para que vivas el automovilismo a través de sensaciones.***

carburando

YPF. Combustible oficial del TC.

YPF